

# Arquitectura Viva

Número 22

Enero-Febrero 1992

1.000 ptas

Moneo, una merquita aérea  
Clotet / Paricio y Vázquez Consuegra:  
telepuertos en Barcelona y Sevilla  
Centro de Transportes de Madrid  
Casas y Ruiz Larrea: oficinas urbanas  
Buenos Aires, Solsona: fábrica  
Borges en Amsterdam,  
Finlay en Edimburgo



## Larga distancia

Transportes y comunicaciones: construcciones veloces

# Arquitectura Viva

Número 22

## Contenido

### Director

Luis Fernández-Galiano

### Redactora jefe

Adela García-Herrera

### Redacción

Jorge Sainz

Gina Cariño

Justo Isasi

Pilar Vázquez

### Diseño gráfico

José Manuel Horcujadas

### Producción

José Jaime S. Yuste

### Administración

Francisco Soler

### Suscripciones

Marisa Martín Beaumont

### Secretaría

Coro Figueras

### Publicidad

Mercedes Medina

### Edita: AviSa

(Arquitectura Viva SL)

### Redacción y distribución

Calle Rosario, 31. 28005 Madrid

Teléfono 266 99 00

Telefax 364 01 51

### Distribución en quioscos

COEDIS, S.A., teléfono (93) 680 03 60

Molins del Rei (Barcelona)

Precio del número: 1.000 pesetas

AviSa © 1992

Compuesto con Xerox Ventura Publisher 3.0

Fotolitos: ClickArt

Fotomecánica: Megacolor

Impresión: Monterreina

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse ni transmitirse de ninguna forma, ni por ningún medio, sea éste electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin la previa autorización escrita por parte de AviSa.

Todos los derechos reservados. All rights reserved.

Depósito legal: M. 17.043/1988. ISSN: 0214-1256

**Notas:** todas las traducciones son de Pilar Vázquez, salvo indicación en contra. El arquitecto Jesús Leache formó parte del equipo editorial autor de *La Arquitectura de la Salud en Navarra*, reseñado en el número 19. El programa de mobiliario Iroqua ha sido diseñado por Josep Llusà, y no por Jorge Pensi, como apuntábamos en el número anterior.

**Cubierta:** Torre de Comunicaciones de Collserola, Barcelona, de Norman Foster; foto de Manel Armengol.

**Larga distancia.** Aunque con retraso respecto a otros países, las construcciones destinadas a las comunicaciones están sufriendo grandes cambios en España: los aeropuertos de las grandes capitales se amplían, las estaciones se remodelan, y surgen en el paisaje las torres y antenas de la telefonía sin hilos. Las tipologías aéreas y ferroviarias tradicionales han perdido algunas de sus señas de identidad para adaptarse al nuevo concepto de 'intercambiador de transportes', mientras aún está por consolidarse el modelo de la arquitectura de las ondas.

### Edificios: proyectos y realizaciones

**Escalas del transporte.** Las ciudades del 92 están de estreno. Al igual que Barcelona, Sevilla ha inaugurado una nueva terminal aérea, un volumen opaco rematado por multitud de cubiertas, diseñado por Rafael Moneo. Por su parte, Madrid —que tiene pendiente la ampliación de Barajas— consolida su papel de nudo de comunicaciones con un centro de transportes por carretera.

**Tipologías de las ondas.** En el telepuerto de Castellbisbal, cerca de Barcelona, Clotet y Paricio han situado las instalaciones de antenas en el centro de la construcción, como una extensión en vertical de ésta; en su homólogo del barrio de Pineda, en Sevilla, Vázquez Consuegra ha optado por la extensión en horizontal, emplazándolas como remate final del edificio.

### Interiorismo, diseño, construcción

**Oficios urbanos.** La solución de la fachada transparente es la clave del edificio de oficinas que Álvarez-Sala, Rubio y Ruiz-Larrea acaban de terminar en el centro de Madrid; la imagen fabril que los hermanos Casas y Jaime Lorenzo han elegido para la nueva sede de la Fundación de Gremios concuerda con el carácter de la institución y con su entorno periférico.

**Subterráneo y aéreo.** Con la ampliación de una fábrica cerca de Buenos Aires, el veterano equipo de Justo Solsona culmina su exploración de las posibilidades de la arquitectura enterrada; con la nueva terminal del aeropuerto de Santiago de Cuba, el joven José Antonio Choy consigue enlazar las tradiciones caribeñas con las últimas modas arquitectónicas.

### Libros, exposiciones, personajes

**Agua, aire y fuego.** Una exposición y un libro recientes recorren la sugestiva historia de las instalaciones domésticas, mostrando la relación entre la funcionalidad higiénica y la importancia simbólica de baños y chimeneas.

**Laberintos y jardines.** Los laberintos literarios de Borges han sido contruidos para una exposición en Amsterdam; y el jardín de Finlay en Edimburgo llega a Madrid en forma de poesía impresa.

**Para terminar,** aparecen dos ediciones simultáneas de Villalpando y una monografía de Moss; se reaviva la polémica de los museos con el proyecto de Gehry en Bilbao; y continúan los debates sobre la escultura urbana.

## Sumario

- 3 *Justo Isasi*  
Entre el cielo y el suelo  
Los aeropuertos españoles
- 8 *Vicente Patón*  
En vías de tránsito  
Las nuevas estaciones
- 11 *Jaime Cervera*  
Campos de hongos  
Arquitectura con antenas

### Arquitectura

- 14 *Jorge Sainz*  
Una mezquita aérea  
Moneo en Sevilla
- 22 *Justo Isasi*  
El puerto de asfalto  
Centro de Transportes de Madrid
- 26 *J. Hunt y F. L. Pavón*  
Cruce de líneas  
Telepuerto de Castellbisbal
- 30 *Carlos Hernández Pezzi*  
Cubierta de ondas  
Telepuerto de Pineda

### Técnica / Estilo

- 34 *David Cohn*  
La 'joya escondida'  
Oficinas en Colón
- 38 *Ginés Sánchez Hevia*  
Factura artesana  
Sede de Fundación de Gremios
- 42 *Jorge Francisco Liernur*  
Sepultar la fábrica  
Solsona en Buenos Aires
- 46 *Roberto Segre*  
Deconstrucción tropical  
Terminal aérea en Santiago

### Arte / Cultura

- 49 *Annamarie Adams*  
Fisiología doméstica
- 52 *Juan Antonio Ramírez*  
El fuego y la memoria
- 54 *René de Costa*  
Borges en Amsterdam
- 56 *Esteban Pujals*  
Finlay, de Edimburgo a Madrid
- 59 *Autores varios*  
Libros y Breves
- 96 *Javier Maderuelo*  
Monumentos traumáticos



# Una mezquita aérea

## Nuevo aeropuerto en Sevilla, de Rafael Moneo

Jorge Sainz

Hacía muchos años que los arquitectos españoles no construían aeropuertos. Ésta era una tipología que no se estudiaba en las escuelas porque pertenecía en exclusiva al mundo de la ingeniería aeronáutica. Pero el 92 nos ha traído, junto a tantas otras cosas, la vuelta de estos edificios a la esfera de la arquitectura. Y no han faltado las sorpresas.

Ricardo Bofill —que parecía seguir siendo el último posmoderno— se ha descolgado en el Prat barcelonés con una geometría simple y una tersa piel de vidrio, en la mejor tradición del *high tech* versión ‘suave’ (véase *Arquitectura Viva* 17). Por el contrario, Rafael Moneo —nuestro más reputado defensor de la disciplina moderna— se ha pasado en esta ocasión al ya fenecido ‘regionalismo crítico’, acuñado y enterrado por Alex Tzonis y Liane Lefaivre, y difundido en todo el mundo por Kenneth Frampton (véase *A&V* 3 y *Arquitectura Viva* 14).

Es como si un fulminante rayo de sol sevillano hubiera cegado a Moneo para hacerle ver el mundo de otro modo. Y frente a la modernidad, la abstracción y el juego con volúmenes y espacios de otros proyectos recientes (como el Kursaal de San Sebastián o el Palazzo del Cinema del Lido), Moneo habla en Sevilla de tradición, de mezquitas, de patios de naranjos y de la construcción como tecnología antigua.

### Santa Justa y San Pablo

La Sevilla que no es Expo ya está terminada. Las grandes obras de infraestructura se han resuelto con más diligencia que los pabellones nacionales y regionales que reunirán ‘lo mejor del mundo’, y los dos grandes medios de transporte colectivo de nuestro tiempo ya tienen sus nuevas terminales: el AVE entrará por Santa Justa (véase *Arquitectura Viva* 20) y el Airbus por San Pablo. Pero mientras que el viajero del tren se apeará en un espacio de escala monumental sutilmente iluminado y verá la Giralda nada más salir a la calle, el pasajero del avión recorrerá rampas y pasillos para desembocar en una sombría sala de equipajes en la que no penetra la luz sevillana. Vista así, esta entrada a la ciudad, complacientemente denominada

por algunos ‘puerta del aire’, es más bien una escotilla. Al menos para los que llegan.

En cuanto a tipología aeroportuaria, Moneo ha optado por una solución convencional y ya muy experimentada: dos niveles distintos acogen las circulaciones de llegadas (planta baja) y de salidas (planta alta), tanto en la propia terminal como en el aparcamiento. Estos dos niveles constituyen mundos independientes, únicamente relacionados mediante una escalera (difícil de encontrar) y un par de ascensores en el interior del edificio, y otra escalera en el exterior. Esta incomunicación entre niveles contrasta con el planteamiento global de otros proyectos de aeropuertos recientes, en especial el de Renzo Piano para Kansai, en el que un gran patio relaciona visualmente todas las plantas, orientando así al viajero (véase *Arquitectura Viva* 12 y *A&V* 23).

Esta tipología facilita aparentemente la existencia de dos flujos de sentido opuesto, pero a costa de disponer intrincados sistemas de pasarelas y corredores cuando ambas circulaciones inevitablemente se cruzan. Todo ello se agrava porque el acceso a los aviones ha de hacerse a los dos niveles: desde el superior con *fingers* y desde el inferior con autobuses. De este modo, un esquema originalmente horizontal y paralelo se ha convertido en una maraña de intersecciones. Frente a soluciones tan limpias como la de Norman Foster en Stansted (véase *Arquitectura Viva* 12) —en la que todo se resuelve en un solo plano servido desde el sótano—, cabe preguntarse si para un aeropuerto de este tamaño no habría sido mejor buscar una tipología más novedosa.

Por lo demás, el edificio funciona como una serie de bandas paralelas que se deslizan longitudinalmente unas sobre otras: el pórtico con las salas de embarque, el patio de maletas y las oficinas, los vestíbulos de llegadas y salidas, el pórtico doble para automóviles y, finalmente, el aparcamiento.

Si la tipología funcional era convencional, la implantación del conjunto en el paisaje es radical. Se trata de un volumen cerrado y duro que reacciona ante su entorno volviendo la

Tras la estación de ferrocarril de Santa Justa, Sevilla ha inaugurado la terminal aérea de San Pablo, puerta de entrada para la mayoría de los visitantes de la Expo.

**Obra:** Aeropuerto de San Pablo, Sevilla.

**Cliente:** Ministerio de Transportes.

**Arquitecto:** Rafael Moneo.

**Colaboradores:** Aurora Fernández, Fernando Iznaola, Luis Moreno y Emilio Tuñón (arquitectos); Vicente Álvarez (dirección de obra); Mariano Moneo (estructura); Intecsa (instalaciones); Enric Satué (señalética); estudio de Moneo y Akaba (mobiliario).

**Contratista:** Dragados y Construcciones.

**Fotos:** Dida Biggi.



*La nueva terminal  
presenta una imagen  
bastante cerrada  
desde el acceso en  
coche (página  
anterior), y sólo se  
abre discretamente*

*hacia las pistas en el  
pabellón de  
autoridades  
(izquierda) y en el  
pórtico que contiene  
las salas de embarque  
(abajo).*

mirada a su interior y dando la espalda al campo que lo rodea: el edificio sólo se asoma, y discretamente, a sus pistas de aterrizaje. La geometría es también estricta en su ortogonalidad, salvo el gesto oblicuo que se plasma en el cuerpo destinado a pabellón de autoridades y restaurante. La nueva terminal forma con la antigua (colocada cara al sur) un ángulo ligeramente superior a 45° y, entre ellas, el pabellón de autoridades tiene respecto a la primera una de esas extrañas inclinaciones a las que tan aficionado es Moneo (recuérdese la diagonal de Bankinter). Sobre este cuerpo irá colocado un rótulo monumental encargado, como el resto de la señalización, a Enric Satué. Todo el

conjunto está rematado por multitud de cubiertas a cuatro aguas forradas de tejas vidriadas de color azul intenso.

#### **Desfases axiales**

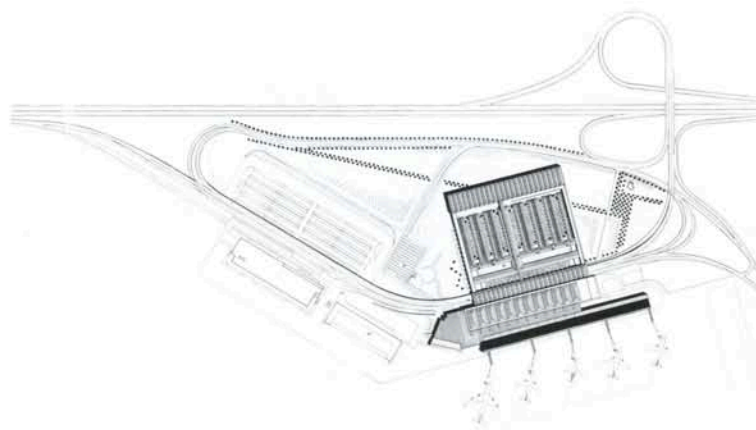
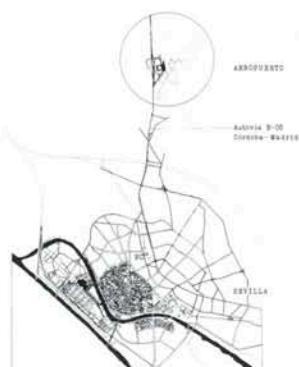
Un dato más de que en la organización planimétrica prima el deslizamiento de la urdimbre longitudinal sobre la trama transversal es que la modulación del aparcamiento no tiene nada que ver con la de la terminal, por lo que se producen desfases axiales que resultan magnificados por la presencia recurrente de las cubiertas, especialmente en ese *mar* azul que se divisa desde las pasarelas exteriores de la planta superior.

Espacialmente, el interior que más llama la atención es el gran vestíbulo de salidas. Se trata de una doble fila de células espaciales de planta cuadrada, delimitadas por anchos arcos de medio punto y rematadas por bóvedas vaídas perforadas en la cúspide por un pequeño óculo. Los arcos apoyan en los muros exteriores y en una fila de rechonchos soportes cilíndricos con capiteles estriados. Pilares, capiteles, arcos y muros laterales están pintados de blanco, mientras que la superficie esférica tiene un color azul oscuro. En los extremos, cuatro grandes huecos semicirculares divididos verticalmente dejan pasar la luz que casi no entra por los óculos.





La modulación del aparcamiento no coincide con la del edificio terminal, por lo que se producen desfases visuales entre los diversos ejes transversales (abajo). A la derecha, planos de situación y de conjunto.



Pero este espacio —que podría resultar de cierta monumentalidad— está prácticamente arruinado por un sistema de señalización que obstaculiza de modo determinante la percepción en profundidad. En efecto, tanto la iluminación —a base de tubos fluorescentes protegidos con pantallas— como los carteles se han situado a modo de tirantes de los arcos, justamente por encima de los capiteles. Uno recuerda esas finas barras de hierro de algunos edificios de Brunelleschi que venían impuestas por necesidades constructivas, pero que también contribuían a materializar las líneas de los primeros dibujos en perspectiva.

En Sevilla toda esta sutileza brilla por su

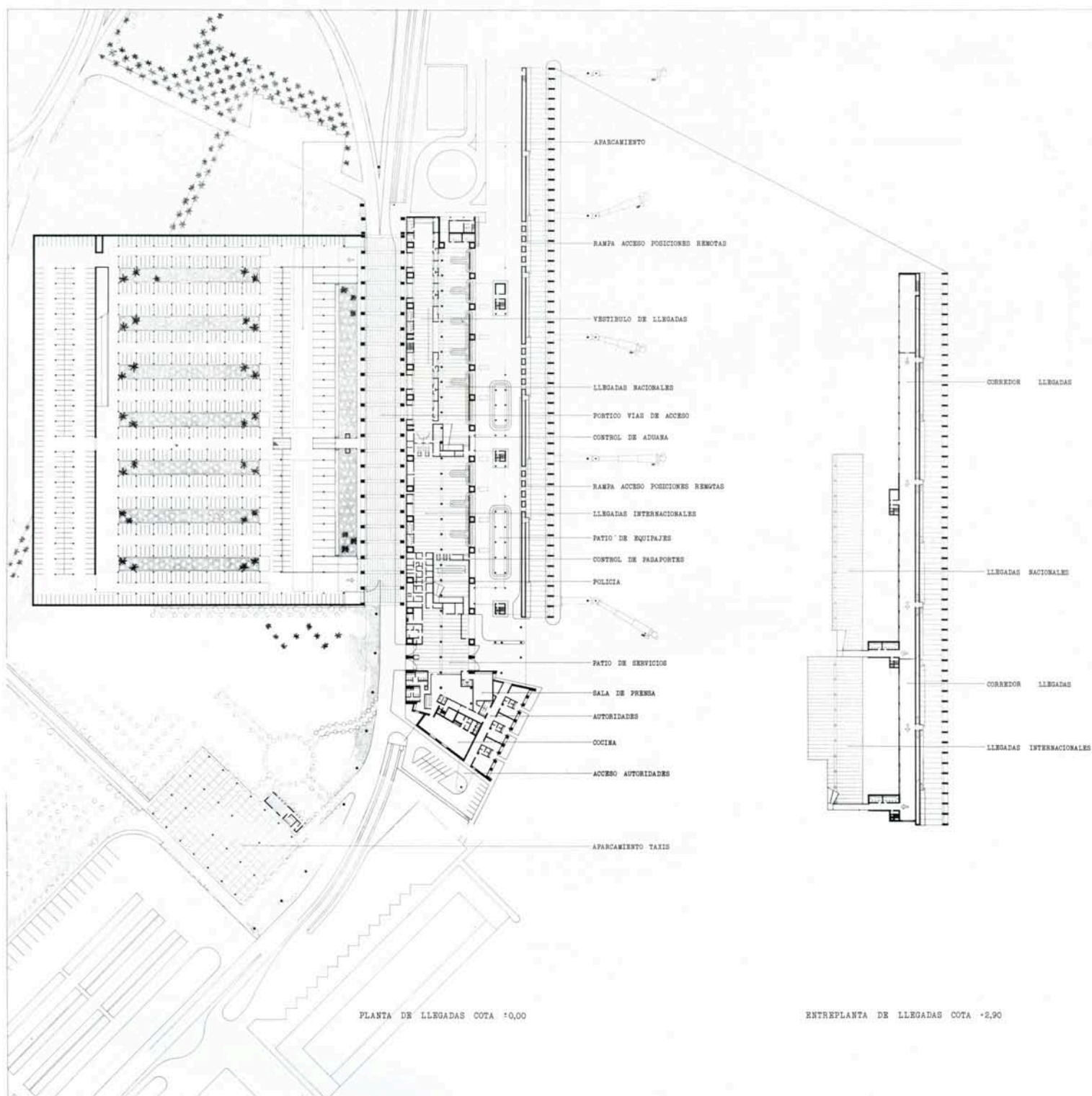
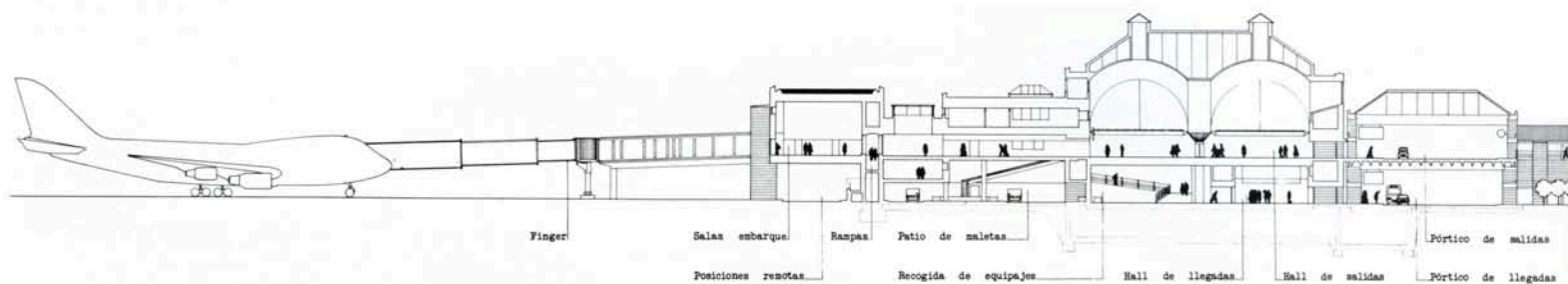
ausencia, y el cúmulo de cables, pantallas, rótulos y signos logra rebajar la altura incierta de las bóvedas oscuras a los escasos cuatro metros de los funestos tirantes. Este espacio sólo sería grandioso si tuviera *aire*, pero ese aire ha sido cortado una y otra vez hasta hacerle perder su unidad y su continuidad.

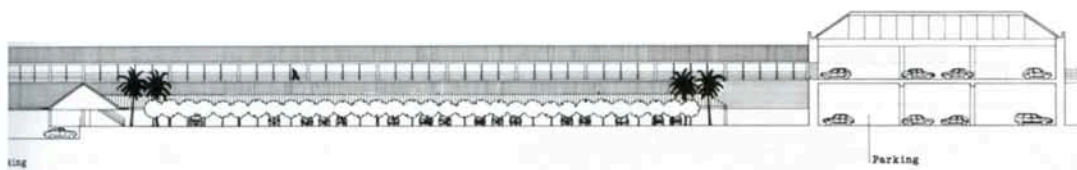
La señalización merece un comentario aparte. Resulta sorprendente que un diseñador gráfico de la talla de Enric Satué haya concebido un sistema de letreros cuya lectura es casi imposible. Como puede verse en casi todas las fotos interiores, los rótulos colgados reciben irremisiblemente sobre su texto la sombra de las pantallas de los fluorescentes cuando éstos

están apagados, y el reflejo de su luz cuando están encendidos. No hay prácticamente ninguna posición desde la cual no se produzca este efecto. Por otro lado, la pasión por la cursiva ha llevado a Satué a aplicarla incluso a los signos de carácter icónico, de modo que figuras humanas (servicios), tazas (cafetería) y cubiertos (restaurante) están todos *torcidos*. Si ya es de por sí insólito el uso de la letra itálica, más bien fina, como tipografía básica de la señalización, la extensión de su inclinación a los símbolos sencillamente va contra las normas más elementales del diseño gráfico.

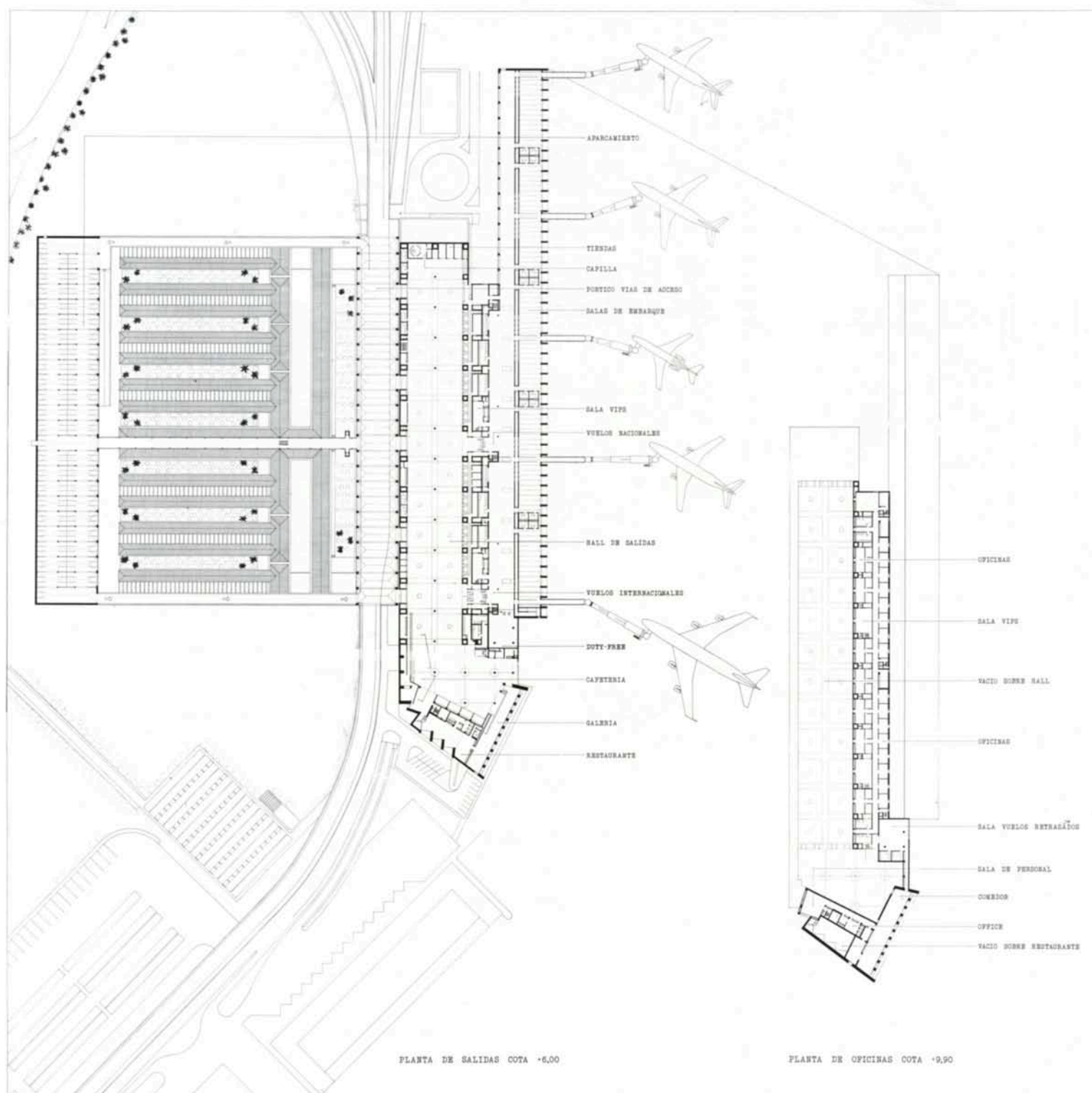
En los aspectos técnicos, Moneo ha optado por los materiales tradicionales y por la prefa-








*Tanto en la sección transversal como en las plantas se aprecia la organización del edificio en bandas paralelas que se deslizan unas sobre otras: desde el pórtico que da a las pistas hasta el aparcamiento.*







bricación. Como en Bankinter con el ladrillo, el bloque de hormigón color crema ('albero', según la memoria) y la teja vidriada azul han sido producidos en exclusiva para este edificio. Y las grandes cúpulas y las cubiertas del aparcamiento han sido sometidas a un proceso de prefabricación que garantizara un tiempo de ejecución compatible con los plazos disponibles. Sin embargo, estos mismos plazos y un presupuesto restringido tal vez sean los culpables de unos acabados en muchos casos francamente descorazonadores. El techo plano de la cafetería también está pintado de azul, pero esto no impide que se vean todos los tubos que lo surcan. Estos mismos tubos ascienden por el exterior de los pilares del vestíbulo, se acomodan en una estría del capitel y alcanzan así las luminarias de los rótulos. Y éstos son sólo un par de ejemplos.

Pero no sólo ciertos aspectos funcionales, formales y técnicos de este edificio plantean serias dudas. También algunas de las *ideas* que han animado su concepción resultan, cuando

menos, discutibles: por ejemplo, la referencia a la mezquita como edificio público monumental de la arquitectura andaluza. El Patio de los Naranjos de Córdoba es un espacio aislado de la ciudad en el que la vegetación provoca el reposo mental necesario antes de entrar en un interior de carácter sagrado. Pero esta referencia resulta fatalmente desfigurada al convertirla en aparcamiento y rellenarla de pórticos de hormigón con ostentosas cubiertas brillantes. Aún no hay naranjos en el aparcamiento, pero mucho tendrán que crecer para superar el carácter duro y artificial de lo que originalmente era un ámbito amable y natural. Sevilla tiene un clima cálido, pero no árido, por lo que el aparcamiento como *oasis* de vegetación podría haber resultado una idea sugerente. Sobre todo en su visión desde el exterior, que ahora recuerda inevitablemente un recinto carcelario, con sus muros ciegos coronados con torretas y claraboyas.

El gran vestíbulo tiene muy poco de Al Andalus, pues hay que remontarse a la India o

el Imperio Otomano para encontrar espacios *multicupulados* islámicos. Las mezquitas suelen tener un carácter direccional, y su escasa luz se debe al hecho de que son lugares de recogimiento y oración. Tal vez sería mejor buscar referencias en la arquitectura bizantina, en la que las cúpulas representaban la bóveda celeste e incluso algunas veces estaban revestidas de mosaico azul.

### El carácter del lugar

La otra inspiración para este vestíbulo podría venir de los grandes espacios cupulados decimonónicos. Tanto la Biblioteca Nacional (1862-1868), de Henri Labrouste, como la nave lateral de la antigua estación, hoy museo, de Orsay (1898-1900), de Victor Laloux, ambas en París, presentan células espaciales rematadas por bóvedas vaídas, pero su intención es que resulten distantes y ligeras. La esbeltez de los soportes y la luz que inunda el espacio dota a estas salas de un carácter abierto y aéreo.

Es el tema del carácter el que más dudoso



El diseño de la señalización se ha basado en la tipografía cursiva, que se ha extendido incluso a los signos de carácter icónico.

El motivo central del vestíbulo de salidas lo constituyen las grandes bóvedas vaídas que apoyan en rechonchos pilares con capiteles estriados (página anterior y abajo).



resulta en este edificio de Moneo. ¿Es acaso su ambiente sombrío y estático el mejor lugar para una actividad que tiene que ver con el aire y el movimiento, con el vuelo y el viaje? Decía no hace mucho Peter Buchanan (véase A&V 24 'España 1990') que, en su afán localista, la arquitectura de Moneo podía llegar a ser «un poco reaccionaria», y que imaginar el Concorde aparcado en este aeropuerto era «ridículo». Se puede admitir la renuncia a la expresividad hipertecnológica como única referencia al progreso de nuestros días, pero no parece razonable escudarse en «el violento sol sevillano» para tratar la luz de un modo tan cicatero. Con los huecos horizontales a ras de suelo, la mayor parte de los espacios del aeropuerto presentan una extraña iluminación en la que la luz está abajo y la oscuridad arriba. En el caso del vestíbulo principal, la luz es tan escasa que el viajero enseguida se ve atraído por los grandes clerestorios de los extremos, que lo ciegan con su extremado contraste.

### Una conversión efímera

Pese a todo ello, la maestría de Moneo rezuma por los pocos intersticios *modernos* que deja este planteamiento regionalista. Y así, es espléndida la articulación del cuerpo oblicuo, que se abre desde el vestíbulo para mostrarnos las pistas desde los ventanales de una galería. Y resultan también admirables, en su sencillez, el alzado suroeste de dicho cuerpo, así como el del tramo intermedio que lo conecta con el pórtico (casi de Piacentini) que da a las pistas. El segundo es un muro liso que flota sobre el vacío de la planta baja y que se abre en dos limpios huecos para mostrar su carácter de simple piel que deja tras de sí los soportes de la estructura. Es en estos gestos donde la arquitectura de Moneo alcanza su máxima poesía. Lamentablemente, no abundan en este edificio.

Sevilla ya cuenta, pues, con un aeropuerto con firma, aunque, en este caso, sea la firma de un gran artista que parece haber sufrido una especie de efímera conversión. La conversión de San Pablo.